

城际公交公益性能坚持多久

交通部门:目前政策支持其向公益性发展

本报记者 杨淑君



截至8月10日,从聊城市区到七个县(市)的城际公交全部开通。因其“从站到站、招手即停”,以及途经站点多、票价优惠等优势,在加强城乡联系、方便出行方面发挥了重要作用,也深受市民欢迎。但城乡公交一体化进程中的城际公交还是新鲜事物,在享受方便的同时,不少市民不禁问:这些和短途客运车同线路的城际公交是否会一直便宜下去,还是有新的发展方向?

票价低、站点多 乘客受益

王玉琴在高唐县赵寨子镇开了一家服装店,每周末她都要到聊城香江光彩大市场批发衣服。聊城至高唐公交开通后,她来批发衣服方便多了。

阳谷市民陈先生在聊城上班,因为工作关系,他每周都要往返阳谷五六次。城际公交开通后,每年可省下近千元交通费。

聊城大学的小赵家在冠县十里铺,聊城至冠县城际公交开通后,他终于免于忍受寒冬酷暑,不再被挤得像沙丁鱼罐头。“少花钱还能乘坐好车”,这是他最直接的感受。

自2010年9月26日,聊城第一条城际公交线路——聊城至东阿城际公交开通后,低票价、从站到站、招手即停、途经站点多、车况好、服务周到、管理规范等诸多

优点的城际公交就受到市民的广泛关注。

随后,在短短一年多的时间内,又陆续开通聊城至阳谷、聊城至茌平、聊城至临清、聊城至莘县、聊城至冠县城际公交。因为需要等车源,聊城至高唐城际公交从今年年初延迟到8月10日才开通。在这半年多的时间里,不停地追问“聊城至高唐城际公交何时开通”的市民,更说明了城际公交所受的关注度之高。

虽然城际公交沿途没有站点,需要停靠上下客,但是和快客相比,速度相差不多。今年2月5日,在聊城至莘县城际公交开通不久,记者曾坐车体验发现,由聊城至莘县,乘坐城际公交,耗时85分钟左右;由莘县到聊城,乘坐快客,耗时70分钟左右,差别并不是很大。



8月13日,聊城至高唐的城际公交车在汽车站准备出发。 本报记者 邹俊美 摄

城际公交途经站点及执行票价

公交线路	途经站点	执行票价	同线快客执行票价
聊城——东阿	许营、民王屯、顾官屯、大秦	7元	9元
聊城——阳谷	朱老庄、郭店屯、石佛、铜厂、迷阵	10元	14元
聊城——茌平	北杨集、陈铺、博平北关、博平西关、丁块路口、华宇公司、温陈	8.5元	12元
聊城——临清	闫寺、梁水镇、许庙、斗虎屯、墩堙、梁庄、吕堂、薛庄、大辛庄	13元	15元
聊城——莘县	田庄、沙镇、大张、齐楼、大邹家	8元	12元
聊城——冠县	堂邑、闫营、高庄铺、贾镇、二十里铺、烟庄、十里铺	12元	15元
聊城——高唐	北杨集、博平、韩屯、司营、高庙子、赵寨子	12元	15元

(注:票价均为最新执行的单程全程票价,到途经站点时,根据路程分段计价。)

制表:杨淑君 秦荣

天然气与汽油双动力 节省运营成本

从目前的执行票价来看,相同线路的城际公交票价比快客低2到4元。城际公交的票价介于城市公交和公路客运之间。

为什么城际公交的票价低?聊城市交通运输局运管处客运科科长曹全增说,城际公交大都是天然气和汽油双动力,运营成本比较低,再加上国家相关政策一直在积极倡导打破城乡二元结构,推行城乡公交一体化,所以在政策上都有一定的倾斜和扶持。

聊城一家城际公交公司的负责人说,和城市公交相比,城际公交还是没有那么强的公益性,开行城际公交需要考虑运营成本,还需要盈利,因此控制成本很重要,用天然气客车可以使城际公交的成本下降30%左右。

聊城中通客车的一位负责人说,中通客车公司很早就开始向公交系统推广新能源客车,天然气客车的销量也逐年递增,2010年9月26日运行的聊城至东阿城际公交使用

的就是12辆中通阳光系列天然气客车。

中通客车的这位负责人说,除了聊城之外,省内甚至全国很多城市都在发展城际公交,特别是2011年1月5日,山东省交通运输厅印发《关于确定第一批城乡客运公交化试点单位的通知》,济南章丘市、青岛即墨市等12个区域被纳入城乡客运公交化试点单位后,城际公交的发展速度加快,绝大多数城市发展城际公交,都在使用天然气客车。

目前政策支持 公益性发展是方向

从开始运行到现在,从聊城市区到七个县(市)的城际公交线路票价一直低于同线同程的快客票价,但城际公交的票价也在上调。比如,聊城至东阿城际公交单程全程票价由最初的6元上涨到现在的7元;聊城至阳谷城际公交单程全程票价由最初的8元上调到10元。

在城际公交上调的同时,由于油价上涨等因素,快客票价也上涨了2元左

右。城际公交票价始终低于快客车票。

城市公交票价多年都没变过,城际公交开通这么短时间就要涨价?感受方便的同时,对于城际公交的发展方向,不少市民不禁质疑和担忧。

一位曾在郑州生活多年的市民说,郑州到开封曾经较早地开通了城际公交,但运行六年后,与普通客运班线相差不多,但因为“公交”的名义,超载

等现象甚至更严重。“聊城的城际公交会不会也这样?”

对此,聊城市交通运输局运管处客运科科长曹全增说,从目前国家的道路运输管理规定和省里的道路运输管理规定来看,都是支持城乡公交一体化、支持城际公交发展的,近年来,政府也在不断加大财政扶持力度,但由于城际公交实行的仍然是政府指导价,运营这些公交的公司又都是经营性质,所以票价会浮动,但仍会朝着公益性方向发展。

“城乡公交一体化改造仍然面临不少困难,比如财政扶持、政策反复等。”曹全增说,就目前城际公交和客运班线并存的情况下,同公司运营,能避免“抢饭碗”的问题,不同公司运营,又能促进竞争。多元化并存,在适应市民需要的同时,也能窥见城际公交的发展。



乘客等待城际公交出发。 本报记者 邹俊美 摄